Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 530 de 2016

DIRECTOR DE TRANSPORTE DE LA INTENDENCIA DE MONTEVIDEO

DIRECTORA DE MOVILIDAD URBANA DE LA INTENDENCIA DE MONTEVIDEO

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 4 de mayo de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Omar Lafluf.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola, Adrián Peña y Martín Tierno.
ASISTE:	Señor Representante Carlos Reutor.
INVITADOS:	Señor Director de Transporte Máximo Oleaurre y señora Directora de Movilidad Urbana ingeniera Beatriz Tabacco, de la Intendencia Municipal de Montevideo.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf Hebeich).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas recibe con mucho gusto a la Directora de Movilidad de la Intendencia de Montevideo, ingeniera Beatriz Tabacco y al Director de Transporte de la Intendencia de Montevideo, señor Máximo Oleaurre. Agradecemos que hayan aceptado nuestra invitación y hacemos extensivo el agradecimiento al intendente Daniel Martínez con quien hablé por teléfono hace unos días.

Nos gustaría que nos ilustraran acerca de la situación y el funcionamiento del transporte urbano desde el punto de vista de la Intendencia. Aclaro que personalmente -no hablo por los demás integrantes de la Comisión- no tengo el conocimiento exacto de cómo es el funcionamiento del transporte desde el punto de vista de la organización, de lo económico y financiero, de los niveles de subsidio y aportes. Estamos

recibiendo a diferentes empresas con distintas problemáticas sin tener la información global de cuál es la problemática real del transporte. En ese sentido, estamos realizando reuniones con las autoridades competentes de la Intendencia y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Por lo tanto, no se trata de hacer ningún cuestionamiento, sino de recibir los aportes necesarios a fin de entender la problemática que existe.

SEÑORA TABACCO (Beatriz).- Muchas gracias por la invitación.

Si nos planteamos hablar sobre el funcionamiento del transporte urbano, quizás nos pueda llevar varios días. Entonces, sería bueno que los legisladores nos presentaran sus inquietudes concretas.

En este momento el transporte urbano de Montevideo es prestado por cinco empresas: tres son cooperativas y dos son sociedades anónimas. La empresa Cutcsa tiene una concentración importante que abarca aproximadamente el 65% del total del mercado y las otras empresas se reparten el 35% restante. Se venden alrededor de 25.000.000 de boletos por mes, hay 1.515 ómnibus y el sector ocupa aproximadamente 6.000 trabajadores.

Existe una buena cobertura territorial y el problema es que su desarrollo ha acompañado el crecimiento de la ciudad, que no siempre ha sido prolijo. Por lo tanto, hay líneas excesivamente largas, lo que plantea una cantidad de problemas a la hora de regular el cumplimiento de la frecuencia, porque cuanto más larga es una línea, más difícil es controlar el cumplimiento de su frecuencia. En este momento, estamos manteniendo conversaciones con el BID, a efectos de obtener un préstamo para hacer estudios técnicos con el objetivo de revisar el plan de movilidad, que incluiría particularmente analizar las líneas y servicios del transporte público urbano. Es necesaria la aprobación de la Junta para poder acceder a ese préstamo y una vez que la tengamos comenzaremos a realizar las contrataciones necesarias para el plan de movilidad, que no solo contemplará al transporte público, sino que abarcará los aspectos relacionados a las bicicletas, las ciclovías y el transporte de carga. O sea que va a abarcar toda la movilidad de Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- A raíz de haber recibido a representantes de Raincoop, me interesa saber cuál es la paramétrica que se toma en cuenta para definir el precio del boleto, cómo se hace la distribución de los diferentes costos y cuáles son los niveles de los subsidios que tiene el boleto que hacen a la viabilidad del transporte.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradezco la presencia de los jerarcas de la Intendencia de Montevideo.

Desde el año pasado estamos analizando la situación del sistema de transporte colectivo de pasajeros. En ese sentido, convocamos al señor ministro Rossi y al director Felipe Martín quienes concurrieron a la Comisión.

Sin embargo, las últimas novedades que ha habido en relación a la empresa Raincoop pusieron sobre el tapete nuevamente el asunto en la órbita de la Comisión y por eso resolvimos convocar a quienes hoy están presentes y a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para evacuar algunas inquietudes.

Me gustaría saber cómo evalúan la concentración que se está dando en materia de servicios de transporte colectivo de pasajeros en Montevideo. Tenemos entendido que hay una empresa que concentra entre el 63% y el 64% de las líneas. Además, está sobre la mesa la muy difícil situación de la empresa Raincoop que está al borde de cesar sus servicios. A su vez, me interesa conocer la situación actual del transporte en Montevideo y qué planes existen para evitar futuras caídas de empresas, porque sabemos que Raincoop no es la única que tiene problemas económicos- financieros.

Por otra parte, tengo una inquietud relativa al subsidio de estabilidad económica que la Intendencia tiene para pagar la diferencia que se estima que existe entre los costos de las empresas y una ganancia razonable que surge de circular y brindar los servicios. Es una diferencia que pagan los habitantes de Montevideo a través de la Intendencia. Creo que ese criterio puede ser válido en algunos casos, como por ejemplo en el de las líneas sociales, es decir las que no son superavitarias y mi inquietud es si no habría que promover una

coordinación entre las distintas empresas a efectos de dosificar la competencia que se da en las horas pico por las paradas que concentran el mayor número de usuarios del sistema.

Otra consulta es si la cantidad de unidades que integran el sistema es razonable o si hay una oferta mayor a la demanda. Tenemos entendido que el año pasado la Intendencia otorgó más de cien nuevos permisos y me gustaría saber cuáles fueron las causas de esa decisión.

Además, consulto si es posible que se nos brinde la paramétrica del boleto actual.

Por otra parte, tenemos conocimiento que en la paramétrica del boleto, cuando se puso en funcionamiento el Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo II, el repago consistía en que un 3% de las ganancias de las empresas se comprometía para devolver el dinero que se les había prestado. Al poco tiempo, el 1,5%, o sea la mitad de las obligaciones de las empresas por ese concepto, se trasladó al precio del boleto. En ese sentido, quiero saber si esto se puede corroborar y cuál fue la razón para que la gente esté pagando un costo que era de las empresas.

SEÑOR OLEAURRE (Máximo).- Agradezco la invitación y trasmito que tengo la mayor disposición para brindar toda la información que esté a nuestro alcance.

Los legisladores han sido muy específicos al centrar la conversación en los aspectos económicos y la fijación de tarifas. No obstante, antes de explicar esos aspectos, voy a hacer una pequeña introducción.

El sistema de transporte en Montevideo y en cualquier lado, es un conjunto de equilibrios muy complejos entre lo que la población aspira y tiene derecho, entre lo que se puede organizar razonablemente para que la gente acceda a ese derecho y entre lo que las empresas pueden hacer dentro de su responsabilidad. Además, los organismos públicos nacionales o municipales pueden regular esos equilibrios en términos razonables. La paramétrica de alguna forma responde a esos equilibrios.

Nosotros concebimos la paramétrica como un elemento esencialmente regulador del sistema de transporte. ¿Qué quiere decir que es regulador? La paramétrica determina, según el criterio económico y político del organismo regulador, cuáles son las condiciones en las que las empresas que detentan los permisos pueden funcionar para cumplir con los servicios a los que la población aspira. Quiere decir que la paramétrica está precedida de un estudio que tiene en cuenta la demanda, los recursos y los costos que razonablemente la población estaría en condiciones o dispuesta a pagar.

Una vez fijada la paramétrica y los costos de operación, que a veces llevan años de discusión y regulación, la responsabilidad de la gestión de esos costos y de la relación que estos tienen con los ingresos que se producen por parte de los usuarios, es empresarial. Lo que los organismos reguladores tienen que entender siempre es que si el sistema funciona sobre la base de concepciones empresariales, la responsabilidad empresarial existe y no hay que sustituirla. ¿Por qué digo esto? Porque la paramétrica es un equilibrio entre costos de distinto tipo que se aprecian en un determinado momento y las empresas que tienen que administrar esos costos en general deberían respetar los parámetros que se establecieron. Si yo establezco que el reconocimiento del gasoil que se gasta equivale a 3 kilómetros por litro, no es recomendable que compre un ómnibus que gaste 1 litro por kilómetro, y si la paramétrica reconoce un convenio salarial, no es recomendable que las empresas tengan por fuera otros tratamiento salariales. Con esto no estoy focalizando sobre ningún tema en particular, sino que estoy tratando de poner ejemplos de cómo interviene la responsabilidad empresarial, que es muy importante y el gobierno de Montevideo cree que debe apostar a eso, más allá de que haya gente que la respete y otra a la que se le escapen algunas decisiones.

En nuestra opinión, el costo del boleto debe ser razonable a los efectos de la economía de la población para determinadas condiciones que se establecen en la paramétrica. El costo que resulta de la paramétrica es objetivo; no se trata de un costo político. La paramétrica está obligada a contemplar las variaciones del cambio por los elementos que se compran en moneda extranjera, los convenios salarias, la incidencia de otros elementos como la inflación que no es de dominio del regulador y a responder a las condiciones del mercado de la venta de boletos. Si yo tengo una empresa que tiene sus costos, que a pesar de ser razonables están fijados en determinado nivel que equivalen a cierta cantidad de kilómetros, de ómnibus circulando y de gente trabajando, y la venta de boletos cae, en algún momento la paramétrica tiene que resolver ese desequilibrio por la vía de la economía general. Por lo tanto, la paramétrica tiene una relación directa.

Para simplificar puedo decir que la paramétrica es el resultado de un cociente entre los costos generales para un determinado boleto y la cantidad de boletos que se venden; eso me da un costo por cada boleto. Se puede discutir y no tenemos ningún inconveniente en suministrar la paramétrica porque se trata de una apreciación objetiva de un determinado momento de la economía del sistema y de la venta de boletos. Es pública y se encuentra disponible en la página web de la Intendencia.

El diputado Olaizola preguntó qué evaluación tenemos sobre la concentración que se produce en la empresa Cutcsa. No tenemos juicios de ningún tipo con respecto a la empresa, pero en general desde el momento que se apuesta a tener un sistema integrado por diversas empresas, lo más lógico y recomendable es que haya un equilibrio entre la capacidad de cada una de las empresas y las necesidades del mercado. Esto es así por cuestiones prácticas. El día que una empresa tenga algún tipo de problemas es más fácil resolverlo si no están todos los recursos concentrados y, por el contrario, si por esas casualidades la empresa que tiene una mayor concentración tiene problemas, no es sencillo resolverlos. Entonces, desde el punto de vista teórico y general de un sistema que funciona con varias empresas, no es conveniente que haya un desequilibrio entre el accionar, la capacidad y los recursos que tengan entre ellas.

Montevideo tiene una larga historia en relación a este tema, que comenzó en los años treinta con dos empresas que eran Amdet y Cutcsa -una de carácter público y la otra de carácter privado- y por la evolución de ese proceso es que estamos en la situación actual. Por lo tanto, entre el planteo teórico que hice en cuanto a las características más fácilmente manejables de un sistema empresarial complejo, se nos coló la historia. Entonces, Montevideo está viviendo la consecuencia de un proceso histórico que ha hecho nacer y desaparecer empresas. La realidad que tenemos hoy es que la empresa Cutcsa abarca el 65% del mercado y el 67% de la flota; hay empresas chicas que abarcan el 7% o el 8% del mercado y una mediana que abarca alrededor del 13%. Es una estructura que está lejos del ideal que mencioné al principio de un sistema de empresas que tengan capacidades similares. No se trata de una decisión de los últimos veinte años, sino que comenzó en los años treinta del siglo pasado.

El transporte de Montevideo tiene la estructura y la visión que se puede tener de los equilibrios que mencioné al principio. Los equilibrios se dan esencialmente entre lo que los usuarios entienden que es razonable y posible pagar y los costos que tiene un determinado nivel de calidad del servicio. ¿Qué quiere decir esto? Que en los costos que la población está dispuesta a pagar inciden las opciones que pueden hacer algunos sectores de la sociedad entre el vehículo particular y el ómnibus, o sea entre pagar la tarifa y pagar la independencia que da tener un vehículo particular. ¿Cómo se evalúa lo que la gente está dispuesta a pagar? Mediante lo que expresan los ciudadanos de distinta forma. Algunos lo hacen en la prensa, otros directamente en la Intendencia, en las reuniones que tenemos en los barrios y con manifestaciones de otro tipo. Entonces, la evaluación que podemos hacer de ese equilibrio se nutre de las expresiones ciudadanas que nos ponen algunos parámetros y evidencian algunas sensibilidades que es necesario tener en cuenta.

Sin embargo, nosotros siempre hemos tenido presente la evaluación de los ciudadanos que no tienen opciones, es decir que solo dependen del transporte público, que en general son los que tienen más dificultades de tipo económico. Por lo tanto, además de los equilibrios entre la oferta y la demanda, de las consideraciones que podamos hacer sobre las expresiones públicas de opinión acerca del valor de la tarifa, nosotros hemos definido hace mucho tiempo dar prioridad y tener siempre presentes a los ciudadanos que solo tienen el transporte público para ejercer su participación democrática en la sociedad: trabajo, estudio, salud y diversión.

¿Por qué planteo esto? Lo hago para evacuar una de las inquietudes planteadas. Se habló de un subsidio de estabilidad económico y yo me asusté porque pensé que era algo nuevo que no conocía. Sin embargo, luego entendí que refiere al subsidio de la tarifa, es decir cuánto pone la Intendencia para que la tarifa resulte alcanzable para los sectores de la sociedad que dependen del transporte público y no tienen otras opciones, que para nosotros son prioritarios. En eso hay una valoración política que implica que para que esos sectores que solo pueden acceder al transporte público tengan el servicio y participen democráticamente en la sociedad, ¿subsidiamos la tarifa o no lo hacemos? El gobierno de Montevideo ha entendido desde hace muchos años que es necesario mantener el boleto al alcance de esos sectores a través de un subsidio que no se da a las empresas o al sistema, sino a los usuarios. Queremos que el transporte público sea democrático y que lo sea también para los sectores que no tienen otras opciones.

Se puede discutir si el subsidio es mucho o es poco, pero en el fondo hay una concepción político- social de la que participa el gobierno departamental y el gobierno nacional, porque no es el único subsidio. Por ejemplo, existe un fideicomiso para el gasoil, que también es parte de esa concepción, así como otra que es de carácter social. Me refiero a los boletos de estudiantes. Desde el punto de vista de la concepción del gobierno departamental a partir del año noventa, la cultura es una inversión que tiene que hacer la sociedad y, por lo tanto, el subsidio al boleto de estudiante es parte de esa inversión canalizada a través del transporte. Hemos tenido muchas reuniones con las autoridades de Secundaria y nos han planteado que la discontinuidad de los estudios por parte de muchos estudiantes tiene que ver con el costo del transporte. El gobierno ha respondido a esa realidad abaratando o haciendo gratuito el transporte para los estudiantes, porque entendemos, y es una decisión de carecer político, que toda la sociedad debe invertir en esos estudiantes que son la inteligencia del futuro. En esto también hay un esfuerzo del gobierno nacional y del gobierno departamental. Me referí al gobierno departamental porque el subsidio al boleto de estudiantes surgió en Montevideo incluso antes de que nuestra fuerza política participara del gobierno. Esta política tiene muchos años; a nuestro entender ha sido exitosa y está implantada en la cultura de nuestra sociedad. Se otorgan recursos importantes que van directamente a las familias de esos estudiantes. Los subsidios que se dan en Montevideo son por viajes efectivamente realizados. A veces, esto no está suficientemente entendido y parece que lo que se hace es regalar plata. No, subsidiamos los viajes que efectivamente se realizan, y para eso se implantó en su momento el sistema informático de venta de boletos. Hay un control muy estricto. Este es un tema permanente de discusión y de ajuste de los controles y los requerimientos de los elementos que se consideran. Por ejemplo, en algunos casos cabría la discusión de cuándo un estudiante es estudiante, porque hay facultades que no requieren que se concurra a clase. Hay estudiantes que se anotan en los institutos de enseñanza y eso requiere que desde algún lado se controle si luego siguieron concurriendo a clase. Por lo tanto, existe una serie de mecanismos que se ocupan de que haya un razonable control del uso de los recursos en función de todas esas variables.

Hay otro subsidio que se ha mantenido y es el de los jubilados, que tienen desde hace muchos años un estímulo para poder viajar. En una época, esto tenía que ver con sectores muy amplios de pasivos que recibían una pasividad muy baja y el boleto fue un complemento. Hoy, en alguna medida eso ha cambiado, pero el subsidio a los jubilados se mantiene. Esta es la estructura de los subsidios y he mencionado las razones por las que se mantienen con insumos de recursos importantes por parte de los organismos estatales. Se trata de recursos del conjunto de la sociedad, de los contribuyentes del Estado a nivel nacional y departamental que se redistribuyen con determinados criterios de carácter social y de política general de inversión en las nuevas generaciones. Obviamente, está abierta la discusión acerca del monto y de cómo se distribuyen, y admite opiniones muy diversas.

El diputado planteaba lo relativo a la competencia entre empresas. Quiero ser muy claro con respecto a esto: la competencia entre empresas es una desviación empresarial que redunda en el mal uso de los recursos. No es lo mismo para el usuario tener un ómnibus cada diez minutos que tres ómnibus juntos en una media hora; de ninguna forma es lo mismo. Este es uno de los problemas sobre los que estamos permanentemente accionando; a través del sistema informático de la Intendencia se controla y se sanciona. No quiere decir que tengamos un 100% de efectividad, pero las multas son un estímulo negativo para que esas prácticas empresariales no terminen provocando un funcionamiento caótico del sistema. No tengo ninguna duda de que eso no le hace bien al sistema, no le hace bien a las propias empresas que lo practican y deja muy descontentos a los usuarios. No es un uso racional de los recursos, de la paramétrica, de los ómnibus ni de los kilómetros. Por lo tanto reitero: la competencia empresarial es una acción desviada de las empresas dentro de su responsabilidad en el sistema.

Acá plantearon que se entregaron cien permisos a Cutcsa. Hemos escuchado ese comentario, pero no nos consta que se trate de cien permisos. Entendemos que se entregaron diecisiete permisos a Cutcsa y algunos a las otras empresas cuando se inauguró la terminal Colón, por razones que deben ser de conocimiento de ustedes, y que también se entregaron ocho permisos a Cutcsa y dos a la empresa Raincoop para la línea céntrica CA1. Esos son los que a nosotros nos constan; no tenemos noticia de otros que se hayan entregado recientemente a la empresa Cutcsa. Los permisos que mencionamos se otorgaron desde 2005 a la fecha. Son diecisiete a Cutcsa de un total de veintisiete que se entregaron por la terminal Colón y diez que se entregaron a dos empresas por la línea céntrica. Estaríamos hablando de un total de treinta y siete permisos. En 1991, cuando se crearon las líneas directas que antes no existían, también hubo entrega de permisos y creación de líneas locales en distintos barrios de Montevideo, pero no tenemos la constancia en los últimos tiempos de una cifra de esa naturaleza.

En el pago del fideicomiso del 3% hay un 1,5% que está incluido en la tarifa por un acuerdo que se hizo en el año 2011 que respondió -por lo que tengo conocimiento- al ajuste paramétrico y del funcionamiento de la economía de las empresas. Este acuerdo viene desde hace años y termina a fines del próximo año con el pago del compromiso fideicomisario.

SEÑORA TABACCO (Beatriz).- Con respecto a si el número de unidades es razonable o mayor de lo necesario, pensamos en principio que no es mayor de lo necesario; no nos están sobrando unidades. Probablemente necesitemos algunas unidades más para reforzar en los picos, porque si dimensionamos el sistema de transporte para que funcione bien en los valles, en los picos faltarán unidades, y si lo hacemos para que funcione bien en los picos, sobrarán ómnibus, significando un impacto en la tarifa. Nosotros no tenemos todos los estudios terminados pero me animaría a decir que no nos están sobrando, sino que probablemente nos falten algunos en los picos. El plan de movilidad que vamos a llevar a cabo va a incluir cosas de este tipo y también elementos vinculados a cuáles son las unidades más razonables para cada servicio y va a implicar una revisión de las líneas y de las unidades definiendo tipologías distintas de unidades tomando en cuenta que no se puede hacer cualquier cosa porque no se puede enloquecer a la gente. Pensemos en personas que viven en un barrio alejado del centro. Ese barrio se puede abastecer con un ómnibus chico que lleve a la gente a un lugar de trasbordo para tomar un ómnibus más grande que se dirija hacia el centro. Lo que no se puede realizar es hacerlos bajar en el centro para que se suban a otro ómnibus más chico que entre en la Ciudad Vieja. Los estudios que existen en diversas partes del mundo plantean que lo razonable es que a una persona no se le proponga más de un trasbordo. Entonces, vamos a hacer estudios con las limitaciones que impone la razonabilidad de las soluciones que se plantean.

En este momento, todos los ómnibus están controlados por GPS pero nosotros no tenemos la información en tiempo real, sino en tiempo diferido. Deben haber escuchado que estamos instalando y vamos a inaugurar muy rápidamente un Centro de Gestión de Movilidad que nos va a permitir, en una primera instancia, controlar y gestionar a distancia ciento setenta cruces con semáforos en función del tránsito que esté pasando. También nos va a permitir contar con cámaras que enfoquen distintos puntos de la ciudad, que tenemos identificados como claves, para poder accionar rápido en caso de que se constate algún inconveniente.

Como segunda etapa, si todas las cosas salen bien, en el 2017 vamos a poder incluir el seguimiento de los ómnibus en tiempo real. Tendríamos entonces, en el Centro de Gestión de Movilidad, una gran pantalla con el plano de Montevideo en la que habrá lucecitas, los ómnibus, que se van a estar moviendo. Podremos entonces, a través de una comunicación directa con el ómnibus, ver si hay alguno que se está adelantando más de la cuenta o sobrepasando. Eso forma parte de los objetivos que tenemos planteados, que no pudieron ser cumplidos todavía. Tuvimos que reducir el alcance del Centro de Gestión de Movilidad porque lamentablemente, en el período de gobierno pasado, la Junta no nos votó el préstamo como estaba planteado. De lo contrario, se habría avanzado más en este sentido.

El transporte público tiene una función muy importante que es movilizar a toda la población que no tiene acceso a otros modos de transporte, pero tiene otra, también muy importante, y es tratar de que la gente que sí tiene acceso a otros modos de transporte no los utilice y utilice el transporte público, porque no hay ciudad acá, ni en ninguna parte del mundo, capaz de absorber el crecimiento del transporte privado, sobre todo para los movimientos diarios. Un objetivo muy importante, además del de atender a los sectores que no tienen otra forma de transporte, es tratar de lograr que no haya más gente que se suba al transporte privado y que, inclusive, haya gente que se baje del transporte privado para acceder al transporte público. Ese segundo grupo de gente plantea desafíos distintos: una mejora en la calidad del servicio y no tanto en la tarifa. Es importante que ustedes sepan que estamos trabajando también con ese objetivo, que va a formar parte del Plan de Movilidad. Hay otros objetivos asociados con la movilidad sustentable como la apuesta a un mayor uso de las bicicletas para desplazamientos cortos, por ejemplo extendiendo el sistema Movete, que existe en Ciudad Vieja, a todo el centro, lo que permitiría que las personas llegaran en un ómnibus y luego se tomaran una bicicleta para ir hasta el lugar de trabajo porque tienen otro puesto donde dejarla, y otra apuesta hacia los peatones, tratando de que la gente camine más. Se trata de elementos complementarios que también impactan en el transporte público.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Bienvenidos y muchas gracias por acceder a la invitación.

Las preguntas del diputado Olaizola me representan, pero quería repreguntar algunas cosas o ir un poco más a fondo en otras. El disparador puntual y concreto de esta reunión tiene que ver con la situación de Raincoop. Quisiéramos que nos informaran sobre la visión que tiene la Intendencia al respecto o sobre el estado de situación del proceso que se está dando en esta cooperativa.

Por otro lado, aquí se nombró la adjudicación de las diez líneas CA1, ocho para Cutcsa y dos para Raincoop. Gente de Raincoop nos ha dicho que esa adjudicación tenía determinadas características que se debían cumplir, por ejemplo el ploteado y otras exigencias, que efectivamente se cumplieron, pero que también existía la prohibición de poner publicidad en los coches, cosa que ellos cumplieron pero Cutcsa no, dado que sus líneas tienen publicidad -tal cual constaté- de la empresa Antel. Quiero saber si eso es así, y si es así, por qué se cambió el criterio original en beneficio de una empresa.

También quiero preguntar concretamente cuál es el esfuerzo que hoy hace el gobierno departamental en el subsidio del boleto estudiantil. Eso sería ilustrativo para nosotros porque tenemos la información de que en este momento ese subsidio está siendo cien por ciento financiado por el gobierno nacional. Quisiera saber si eso es así. De lo contrario, si hay alguna contradicción en la información, nos gustaría conocer el origen de esa distorsión.

Asimismo, quisiera conocer el diagnóstico que hacen ustedes de la situación económica y financiera de las empresas que participan del transporte. Cuando recibimos a gente del transporte hemos escuchado advertencias sobre una eventual crisis futura. Para nosotros es fundamental conocer la visión que la Intendencia tiene con relación a eso.

Por otro lado, quiero saber qué es el consorcio metropolitano, qué competencias tiene, y en qué está.

Me quedó claro y comparto que hay una responsabilidad empresarial, ya que una vez que se establecen determinados criterios las empresas deben cumplir, como en todo orden, con aquellos compromisos que asumen, pero se advertirá que esta situación del transporte es un negocio que tiene un montón de regulaciones y restricciones a la hora de las decisiones empresariales. Es decir, si a una empresa se le adjudican las líneas y se le establece el precio del boleto, los costos del combustible y las unidades que puede comprar, no quiere decir que no vaya a tener responsabilidad; las decisiones que tome en el ámbito empresarial estarán condicionadas por esa serie de restricciones. Ese no me parece un hecho menor ni para dejar de tener en cuenta, por eso lo quería señalar brevemente. También quería referirme a la tendencia a la concentración -que aparentemente todos compartimos que no es buena para el sistema-, ya que no es bueno que desde los organismos reguladores se tomen decisiones que puedan acentuarla.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Escuchamos atentamente las explicaciones y las informaciones que nos brindaron los dos jerarcas de la Intendencia. Queremos hacer algunas consideraciones y algunas preguntas referidas a lo que expresaron en la Comisión y a alguna cosa que no fue contestada.

En primer lugar, vamos a referirnos al boleto estudiantil. El director de transporte nos decía que esta es una política de la Intendencia que tiene hace muchos años. Eso me parece bien; lo que no me parece bien es el trato desigual -me podrá decir que no es interés de la intendencia y lo comparto- que se le está dando al resto de las intendencias. El sistema funcionaba así: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pagaba el 50% del boleto estudiantil a través de las intendencias en todo el país y del otro 50% se hacían cargo las empresas. Por un convenio -que tengo acá- firmado el 10 de abril de 2014, que ratifica otro firmado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia de Montevideo el 13 de febrero de 2014, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hace llegar el 100% del costo del boleto estudiantil. Supongo que ustedes conocen este decreto. Ese es un trato desigual que tiene la intendencia de Montevideo con respecto a las del interior del país. No es la primera vez que se menciona en la Comisión y se lo hicimos saber al director de transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas cuando compareció a esta Comisión el año pasado.

En segundo término, el señor Oleaurre se refería al subsidio de estabilidad económica. Son de recibo las explicaciones y la información que nos ha brindado la señora Beatriz Tabacco en cuanto al perfeccionamiento que se está tratando de hacer con el nuevo Centro de Gestión de Movilidad que el año que viene les va a dar la posibilidad de controlar las líneas, pero es evidente que hoy se está pagando una enormidad de dinero por este concepto. Nos gustaría saber cuánto se está pagando, porque se trata de una transferencia directa que

hace la población de Montevideo hacia las empresas, y qué cifra cobra cada compañía por este concepto. Agradezco que nos pudieran hacer llegar esa información.

En tercer lugar, compartimos la preocupación del señor diputado Peña en lo que tiene que ver con Raincoop y quisiéramos saber, en el caso de que apareciera algún inversor interesado, si existe la posibilidad de reflotar la empresa, aunque nos parece un poco tarde.

En lo que tiene que ver con el 1,5% del Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo II -que es verdad que es de comienzos de la década pasada y que está por terminar- hubo un acuerdo, un ajuste genérico como se mencionó -seguramente en ese acuerdo no participó el que sube y paga el boleto-, que significó la transferencia de un costo de las empresas hacia la gente. Para mí eso no se debió haber hecho; por suerte está terminando y ojalá se refleje en el precio del boleto. Hasta hace un par de años, ese 1,5% significaba cuatro pesos y fracción en el precio del boleto, y me gustaría saber cuánto significa hoy.

Quiero saber también cuál es la situación económica y financiera de las empresas en Montevideo. Estamos muy preocupados por las informaciones que tenemos acerca de la situación de algunas. Tenemos el tema Raincoop arriba de la mesa pero sabemos que no es la única empresa y que hay algunos pasivos que son preocupantes. Nos gustaría conocer de primera mano las informaciones que ustedes tienen. Dejo planteada la pregunta y desde ya les agradezco la información.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Esta es una comisión parlamentaria y tiene competencia en el marco de las decisiones del gobierno nacional. En cambio, aun con el gesto del señor intendente, la delegación que envió no está en condiciones de responder porque no participa de las decisiones que tienen que ver con algunas desigualdades a nivel territorial. Seguiremos trabajando en la Comisión con las autoridades que corresponda, vinculadas directamente a la fijación de las políticas de transporte nacional y la utilización de los recursos financieros para el subsidio.

Quiero hacer algunas preguntas para precisar la posición de la intendencia de Montevideo, que es con la que estamos hablando. Desde la década del noventa, la intendencia de Montevideo mantiene un subsidio dirigido al conjunto de la población más vulnerable que se maneja en el sistema de transporte colectivo de pasajeros: los estudiantes, los jubilados y los pensionistas, como una política de protección de esos sectores y de promoción del sistema de transporte colectivo de pasajeros. Esta definición la planteo como pregunta porque tiene carácter político en función de un sistema que debe asegurar su funcionamiento manteniendo una relación de pasajeros por ómnibus, por frecuencia y por horarios. Cuando se informa hoy ¿esta definición se mantiene como una definición de carácter político? Es necesario que podamos explicar frente a la generosidad de las respuestas que nos están dando y a las demás preguntas que están planteadas si es legítimo que los recursos de la Intendencia se utilicen para que un grupo importante de ciudadanos -25.000.000 boletos por mes- se traslade en el sistema de transporte colectivo. La representante de la intendencia junto con el director Oleaurre decía que además de atender la vulnerabilidad, parte de la estrategia del desarrollo de la ciudad tiene que ver con asegurar un sistema eficiente por las dificultades que se generan a partir de un tránsito con cada vez más posibilidad de acceso a medios de transporte propios, sean autos o motos. En el marco de los estudios sobre la viabilidad del sistema y sus modificaciones ¿tienen datos que indiquen cuánto significa el retorno a la ciudad, en términos de subsidio, de otros problemas que se pueden generar en la ciudad? Voy a mencionar tres ejemplos. Si el conjunto de la población que se transporta en el sistema de transporte colectivo de pasajeros viajara en auto o en moto ¿hay algún estudio que diga cómo se mueve la gente en la ciudad? Aparte del aspecto de la protección social solicito que se me reafirme si se mantiene esa decisión política.

Por otro lado, teniendo en cuenta el desarrollo de la principal ciudad del país, quisiera saber si, junto con los subsidios de carácter nacional -como el fideicomiso al gasoil-, hay una ecuación que permita definir el ahorro de combustible, del cual dependemos. ¿Hay algún estudio que permita decir que el subsidio que transferimos al usuario del transporte tiene un retorno económico? Este retorno podría ser, por ejemplo, depender menos del petróleo si juntamos más gente para viajar de forma más ordenada en frecuencias y horarios en un sistema de transporte colectivo. ¿Hay elementos que permitan determinar esto?

Me parece legítimo que una comisión del Parlamento, aprovechando vuestra generosidad, tenga claro si el subsidio va a los usuarios del sistema o a las empresas.

Según la afirmación que se acaba de hacer, preocupa a la intendencia la situación monopólica a la que naturalmente tiende el sistema. Si bien estamos hablando de un sistema público regulado por la intendencia, en el mercado operan empresarios privados; supongo que entre las variables no podemos obviar al mercado. Frente al riesgo de la consolidación de un monopolio que pueda jaquear al sistema si el día de mañana la empresa fracasara, ¿hay mecanismos de estímulo diferenciales que se puedan analizar con un marco legal que promuevan y consoliden el actual sistema del restante 35% compuesto por las empresas más chicas? Estoy preguntando si en el marco del desarrollo de la ciudad y en acuerdo con el Estado es posible que existan políticas que protejan de forma diferencial para asegurar que el monopolio no crezca. Digo esto porque si las leyes del mercado lo permiten, esto inevitablemente va a tender a consolidarse.

La defensa del mercado como una variable no es nuestra; ya se ha planteado. No la podemos obviar. El Estado puede tomar medidas diferenciales y discrecionales en este sentido. ¿Hay marco legal para hacerlo? ¿Es posible que del análisis surja un marco legal o una modificación legislativa que permitan a las intendencias -en particular, a la de Montevideo- tratar en forma diferencial a las cooperativas?

Por otra parte, no me hago cargo de algunas preguntas porque los propietarios de Raincoop, que son los socios, tomaron una decisión en una asamblea y yo no puedo opinar. Ellos decidieron fusionarse con el resto de las empresas.

Por otra parte, ¿en el mundo hay algún sistema de transporte colectivo de pasajeros que no tenga subsidios del Estado? ¿Es una innovación lo que sucede en la ciudad de Montevideo con respecto a la transferencia de recursos del Estado a quienes usan el sistema -más allá de los resultados que tenga- o se trata de una modalidad que permite transformar las ciudades en eficientes respecto a la movilidad? ¿Hay alguna experiencia donde no exista subsidio?

Por último, partiendo de la base de que el sistema de transporte colectivo de pasajeros es un servicio público que la intendencia da en concesión a empresas que se rigen por una paramétrica, pregunto a las autoridades de la intendencia de Montevideo si tienen alguna alternativa que signifique contar con ómnibus más eficientes -que rindan más kilómetros por litro de combustible- y con la articulación entre frecuencias, paradas y recorridos, sobre todo, para los picos más altos de utilización. El Estado, por más democrático que sea ¿tiene alternativas cuando fija la paramétrica que no sean exigir a quienes prestan el servicio las condiciones en que lo deben prestar? No me refiero solo a la calidad sino también del tipo de unidades que deben utilizar para que la paramétrica tenga impacto en el conjunto del sistema y no solo en algunos sectores. ¿Hay otras posibilidades para que el Estado y la Intendencia -que transfieren recursos al usuario- exijan a las empresas o debemos dejar esto librado a que cada una invierta y utilice los ómnibus que quiera, en las condiciones de higiene que quiera, inclusive, sin tener en cuenta la compatibilidad con la paramétrica, que pretende asegurar que un ómnibus es rentable porque hace tres kilómetros con un litro de combustible y no uno?

Pregunto esto porque, después, la Comisión tendrá que arribar a una serie de conclusiones y es importante que además de las cifras nos preguntemos si hay variables a alguno de los aspectos que han planteado.

SEÑOR CARABALLO (Felipe).- En primer lugar, quiero hacer un reconocimiento a la intendencia de Montevideo por aceptar nuestra invitación. Esto forma parte de un conjunto de consultas que estamos realizando y de algunas consideraciones políticas -que se podrán compartir o no-, y habla a las claras de la necesidad de esta Comisión de seguir interiorizándose sobre el funcionamiento del transporte colectivo en general.

Voy a ser muy específico. Me voy a referir a los subsidios.

Quiero saber de cuánto es el aporte que hace la Intendencia de Montevideo para que los usuarios de la ciudad se puedan movilizar. ¿A cuánto asciende el subsidio del boleto estudiantil? Si la Intendencia hace un aporte ¿de cuánto es? Lo mismo me interesa saber con respecto al subsidio de jubilados y pensionistas

¿Existen otros aportes de la Intendencia de Montevideo además de los subsidios?

También queremos saber -si se puede- si ha habido avances en las conversaciones con relación a Raincoop. Como bien se dijo, la Comisión recibió en varias oportunidades a delegaciones de esta cooperativa. En una

asamblea que realizaron sus integrantes se votó una propuesta presentada por la Intendencia de Montevideo en el mes de diciembre. ¿Qué información pueden compartir sobre este tema?

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a hacer algunas preguntas.

Según entendí hay cuatro subsidios: el de la intendencia -ya se explicó que es al usuario no a las empresas-, el fideicomiso al gasoil, el del boleto estudiantil y el del boleto jubilado. ¿Cuánto significa la participación de la intendencia en todos estos subsidios?

¿Existe un estudio de la evolución de la venta de boletos en Montevideo a lo largo de los años?

¿Se ha estudiado -quizá mi pregunta es absolutamente desubicada- otro sistema de transporte como el metro o el subte?

¿Qué controles hace la intendencia de Montevideo sobre el estado de la flota de ómnibus?

Por último, me voy a referir a un planteo que hizo la empresa Raincoop sobre una reglamentación de la Intendencia de Montevideo con respecto a las unidades que cumplen con la Normativa Euro II y Euro III.

Si entendí, la empresa Raincoop había importado unidades que cumplían la Normativa Euro III. Luego, cambió la reglamentación y se comenzó a beneficiar exclusivamente a las que cumplían con la Euro II, que eran las unidades que había importado la empresa Cutcsa. Esos vehículos estaban dentro de la paramétrica del consumo de gasoil. Eso significa el subsidio al total del gasoil a la empresa Cutcsa y un premio que, si no recuerdo mal, era de alrededor de $ 3.000.000 por mes. Lo cierto es que la empresa Raincoop no pudo acceder a estas condiciones.

SEÑORA TABACCO (Beatriz).- Son correctas las categorías de subsidios que se han mencionado: fideicomiso del gasoil, subsidio de tarifas, subsidio del boleto de estudiante y subsidio del boleto de jubilado.

El subsidio de tarifa lo paga la intendencia de Montevideo en exclusividad. El subsidio al boleto de jubilados, también. El grueso del subsidio al boleto de estudiante proviene de fondos del Gobierno Nacional, pero la intendencia pone un complemento.

Evidentemente, no podemos saber de memoria los montos de todos estos subsidios; figuran en una tabla bastante compleja. Si lo desean, les podemos hacer llegar esa información. Más allá de eso, en los aumentos tarifarios hacemos una presentación que queda en la página web de la intendencia. Allí se muestra la paramétrica y el desglose de los subsidios. Así que si precisan esa información enseguida, la pueden encontrar en la página web.

Por otra parte, informo que sí existe una evolución de la venta de boletos; tampoco recuerdo de memoria estos datos. Es importante destacar que en el momento en que apareció el boleto de una hora, la venta de boletos bajó. ¿Por qué? Porque las personas que antes tenían que comprar dos boletos para hacer un viaje, ahora adquieren solo uno. Cabe aclarar que si bien bajó la venta de boletos, no disminuyó la cantidad de viajes. También les vamos a hacer llegar esta gráfica, pero si quieren verla ahora, está en la página web.

Voy a hacer un comentario adicional con respecto al subsidio del boleto estudiantil.

Antes del gobierno de la intendencia que se inició en el año 1990, los estudiantes tenían una rebaja en los boletos, pero no existía un subsidio específico. Por tanto, los viajeros del ómnibus, que en su mayoría pertenecen a los sectores de más bajos recursos, eran los que subsidiaban a los estudiantes. A partir de 1990 o 1991 -no recuerdo la fecha exacta-, se decidió explicitar ese subsidio. En aquel momento, lo empezó a pagar la intendencia. En consecuencia, dejaron de ser los sectores de menos ingresos los que subsidiaban a los estudiantes y pasó a ser la población de Montevideo en general. Digo esto para contestar el planteo del diputado De los Santos respecto a que la política de subsidios tiene un fuerte contenido social. Lo tiene y es nuestra idea que lo siga teniendo.

A continuación voy a referirme a otras cuestiones que se plantearon.

No hemos estimado numéricamente qué pasaría si desaparecieran los ómnibus. Sin embargo, está claro que sería un desastre total y absoluto tanto desde el punto de vista económico como de los tiempos de viaje. Probablemente, cuando hagamos el plan hagamos un análisis en este sentido; en estos casos se suelen hacer muchos estudios adicionales.

Personalmente, no conozco ningún sistema de transporte que no esté subsidiado. Es más: diría que hay sistemas mucho más subsidiados que los nuestros. En 1997 estuvimos en Toulouse y vimos que en un metro nuevo la población pagaba el 10% del costo del sistema.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Se refiere a transporte público?

SEÑORA TABACCO (Beatriz).- Sí.

En transporte uno puede encontrar el sistema que se le ocurra. En Europa y en Estados Unidos los sistemas están fuertemente subsidiados, tanto a nivel departamental como nacional.

Más allá de eso, en todos los sistemas existe un subsidio de base, que es que la infraestructura no se paga. O sea: ninguna empresa de transporte paga la infraestructura que usa para circular, ni siquiera cuando lo hace en carriles exclusivos.

La semana pasada estuve en un evento de transporte y conversé con alguien de la Municipalidad de Buenos Aires, donde el boleto tiene más del 50% de subsidio. En San Pablo, la tarifa era de poco más de 3 reales y el costo de más de 5 reales con subsidio

O sea que, en general, los sistemas están fuertemente subsidiados. El subsidio se justifica, por un lado, para contemplar a los sectores sociales que no pueden pagar un boleto más caro y, por otro, porque a la ciudad le saldría mucho más caro -aunque no hemos hecho el cálculo exacto- que la gente se transportara por sus propios medios. En esta última hipótesis, habría que gastar mucho dinero para tener buenas calles y demás, y la población tardaría mucho más tiempo en trasladarse. Esto es mucho más de lo que implican los subsidios.

Quiero hacer un comentario adicional.

Hace tiempo que se está diciendo que los aportes al BPS de las cooperativas y de las empresas que son sociedades anónimas son diferenciales y perjudican a las cooperativas. Lo concreto es que nosotros no hemos encontrado a nadie que nos diera cifras en ese sentido. Esa es una especie de leyenda urbana que no está comprobada. Nosotros dependemos de que las empresas nos suministren información. Lo que hemos hecho es contratar un estudio corto para que analice los números y nos muestre la realidad, porque no podemos seguir hablando de esto sin tener certezas. Reitero que le hemos preguntado a todos cuál es la diferencia, y nadie nos ha dado esa información. Por eso, queremos poner eso en números.

Con respecto a la evaluación de otras alternativas de transporte, si bien no se han evaluado todos los puntos, existen unas tablas que indican, por un lado, cuánto cuesta un ómnibus circulando en el tránsito general, cuánto sale en un carril exclusivo, qué costo tiene un tranvía o un subte y, por otro lado, la cantidad de viajes que justificarían cada una de esas inversiones para tomar una decisión.

Hemos analizado la cantidad de viajes -en el pico, que es para lo que uno prevé- que tenemos en los distintos corredores. En el más cargado, que es el de 8 de Octubre, están pegados el ómnibus común y corriente y el que circula por carril exclusivo. O sea que resulta más barato, no solo desde el punto de vista de la empresa sino para la sociedad en su conjunto, realizar el transporte con ómnibus común o con ómnibus en carril exclusivo, y no se justifica un tranvía y mucho menos un metro.

En definitiva, no hemos hecho estudios en profundidad porque cuando analizamos los números nos damos cuenta de que hay mejores alternativas para el dinero. Muchas veces vienen los vendedores de metros y tranvías intentando vender sus insumos. Por ejemplo, un tranvía cuesta US$ 600.000 y aparte se necesita la instalación fija y otros elementos, mientras que un ómnibus común cuesta aproximadamente US$ 130.000.

Agradezco mucho la invitación y lamento tener que irme, pero pedí la hora con el médico con mucha anticipación y no puedo perderla.

(Se retira de sala la ingeniera Beatriz Tabacco)

SEÑOR OLEAURRE (Máximo).- Voy a retomar el tema de Raincoop.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Como se trata de un asunto delicado, propongo que se suspenda la toma de la versión taquigráfica.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Me gustaría que quedara constancia en la versión taquigráfica de la evolución de la venta de boletos, porque es un dato que puede interesar. En el año 1990, se vendieron 340.000.000 boletos al año; en 2002, 240.000.000; en 2013, 304.000.000 y en 2015, 285.000.000. La conclusión es que hay una tendencia a la baja en la venta y esto está asociado, en una relación inversa, con la desocupación.

Es la hora 14 y 15. El señor diputado Caggiani propone que las preguntas se contesten por escrito. Me comprometo a hablar nuevamente con el intendente para que podamos invitarlos nuevamente, ya que es más rico este intercambio de opiniones que una respuesta fría a las preguntas.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- El 30 de mayo de 2015, en una nota muy interesante realizada por el periodista Joel Rosenberg, el recientemente electo intendente de Montevideo, Daniel Martínez, dice que va a procurar un rediseño del sistema de transporte en Montevideo y un cambio en la paramétrica. Es una nota muy larga y muy buena en la que Martínez se extiende en lo que tiene que ver con el transporte. Posteriormente, lo escuchamos hablar de un grupo de trabajo que analiza el sistema de transporte. Queremos saber si realmente llevó a la práctica esta idea que trasmitió en la prensa y si existe un grupo de trabajo que esté ocupándose de todos estos temas que hoy vimos en la Comisión.

SEÑOR OLEAURRE (Máximo).- La señora Beatriz Tabacco habló del Plan de Movilidad. Estamos todos trabajando en la dirección de movilidad. Se están haciendo algunas tramitaciones de préstamos del BID y algunas otras como la encuesta Origen Destino, que está a punto de comenzar, con financiación de otro organismo internacional, que también tiene que ver con eso. No estuve en la campaña del actual intendente y no recuerdo en qué contexto se planteó eso, pero parte de la discusión y de lo que han preguntado, que vamos a tener que contestar, tiene que ver con el estado del sistema de transporte y con cuáles son las cosas que hay que pensar para adelante. Lo que plantea el señor diputado tiene relación con el Plan de Movilidad que mencionó Beatriz.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco enormemente su presencia y le pido que le haga llegar nuestro agradecimiento al intendente Martínez, ya que esto es simplemente una invitación que nosotros hacemos. Realmente esta reunión ha sido por demás provechosa, y creemos que la próxima también lo va a ser.

Se levanta la reunión.